

Lukijan keksintö

Sorakasetista ketterä paalikärri



Olavi Lehmonen keksi rakentaa käytöstä poistetusta sorakasetista pyöröpaalien kuljetuskärryn. Noin kolmessa viikossa hän muutti sorakasetista 18 tonnia kantavan kärryn.

■ Visa Vilkuna

Pyöröpaalien kuljetuskärryn olisi oltava jämerä, pitkä ja ketterä. Kaksi ensimmäistä ominaisuutta kärryyn saa helposti, mutta tämä tapahtuu monesti ketteryyden kustannuksella. Konneveden Sirkkamäessä lihakarjatilaa sekä paja- ja urakkatoimintaa pyörittävä Olavi Lehmonen sai kolme vaadittua ominaisuutta yhden aisan päähän.

Olavi hankki naapurikylän kuorma-autoilijalta käytöstä poistetun kaksiakselisen sorakasetin. Alkuun kärriä suunniteltiin vankkurimalliseksi, mutta siitä ei Konneveden mäkisessä maastossa olisi tullut mitään. Vankkurikärryn

ketteryydessäkin olisi ollut toivomisen varaa.

Ahaa!

”Sitten se vaan yks kaks välähti, että otankin paalikärriini mallia hydrauliaisilla varustetuista metsäkärriistä. Sorakasetin kääntöpöytä varmasti toimii pienillä vahvistuksilla lisätynä erinomaisena aisaniivelenä”, muistelee Olavi paalikärryn suunnitteluvaihetta.

Ensimmäiseksi kääntöpöytä sai vetoaisan ja vastakkaiselle puolelle jämerän tukilaakerin. Tämä lisätuenta on paikallaan, sillä tukipiste muuttui melkoisesti alkuperäiseen verrattuna. Aisan kääntöön

Olavilla oli valmiina hydraulislinterit, jotka ovat hänen arvionsa mukaan turhankin jämerät. Mutta kun kerran tekee jotakin, jossa paino ei ratkaise, niin kannattaa tehdä jämerää ja kestäväää.

Sama jämeryys näkyy 9,6 metriä pitkässä lavassakin. Lavaa kiertää kolmen millin seinämävahvuuden omaava 50 x 100 millin RHS-palkki. Lavan pohjassa on vastavasti neljän millin seinämävahvuinen 80 x 40 millinen U-palkki. Päätymistä U-palkkiin lankun sijaan Olavi perustelee seuraavasti: ”Talvisaikaan lankkuihin tuppaa tarttumaan lunta ja jäätä. Teräspalkeista ne irtoavat kolauttamalla. Myös mekaanista, vaikkapa kourakuormaajalla tehtävää, puhdistusta teräs kestää puuta paremmin.”

Kärryn lavalle mahtuu yhteen kerrokseen seitsemän paalia puolelleen. Enimmillään paaleja on ollut kyydissä 26 kappaletta, ja tällä kuormalla aisan uskaltaa kääntää

ääriasentoon, eikä pelkoa turvalleen menosta silti ole. Kantavuutta kärryllä on 18 tonnia, joka kosteilla paaleilla tulee helposti täyteen. Suunnitelmissa oli telivälin venyttäminen 1800 milliin, jolloin kantavuutta olisi tullut neljä tonnia lisää. Tosin tällöin telin maata murtava vaikutus käännöksissä olisi tullut liian suureksi ja aisapaino olisi jäänyt turhan pieneksi, joten Olavi päätyi 1520 millin teliväliin ja 18 tonnin kantavuuteen.

Edullinen kärri

Olavi rohkaisee muitakin paalikärryn tekoon. ”Kaksiakselisia sorakasetteja saa erittäin edullisesti. Tavan takaa netistä löytyy hyvien renkaiden yksilöitä parilla kolmella tonnilla ja niissä on kääntöpöytä ja jämerä runko valmiina. Kärryn teko ei ole valtava haaste sen kummemmin taloudellisesti kuin teknisestikään”, luettelee Olavi paalikärryn tekemisen plusapuolia.



↑ Ääriasennossa kärryn reuna kulkee traktorin keskilinjalla. Tämä antaa valtavan lisän ketteryyteen.



Kärryyn on mennyt arviolta tuhat kiloa ostopuuta, joten kovin mittavasta investoinnista ei tässä voida puhua. Kärryn sulatettiin toista rullaa mig-lankaa (20 kg), ennen kuin kokonaisuus miellytti Olavia. Aikaa kärrentekoon kului arviolta kolme miesviikkoa. Tarkkaa työmäärää on vaikea sanoa, koska kärriä hitsailtiin muiden pajaröiden lomassa.

Kärryssä on pieniä hienouksia ja loppuun asti ajateltuja yksityiskohtia. Kuormansidontalinoille on kannellinen säilytyslaatikko lavan reunan alla. Aisan tukijalan alle tulevalle paksulle filmivanerille on oma virallinen lokerosa, että muistan sen ikäni”, tilittää Olavi.

Kärryn on mennyt arviolta tuhat kiloa ostopuuta, joten kovin mittavasta investoinnista ei tässä voida puhua. Kärryn sulatettiin toista rullaa mig-lankaa (20 kg), ennen kuin kokonaisuus miellytti Olavia. Aikaa kärrentekoon kului arviolta kolme miesviikkoa. Tarkkaa työmäärää on vaikea sanoa, koska kärriä hitsailtiin muiden pajaröiden lomassa.

Kärryn on mennyt arviolta tuhat kiloa ostopuuta, joten kovin mittavasta investoinnista ei tässä voida puhua. Kärryn sulatettiin toista rullaa mig-lankaa (20 kg), ennen kuin kokonaisuus miellytti Olavia. Aikaa kärrentekoon kului arviolta kolme miesviikkoa. Tarkkaa työmäärää on vaikea sanoa, koska kärriä hitsailtiin muiden pajaröiden lomassa.

Testattu on

Olavin rakentamalla kärryllä on kuljetettu nyt vajaa tuhat paalia. Kaverit ovat lainailleet kärriä, jo-



↑ ↓ Jämerää sen olla pitää, jotta kestää.



← Aisan tukijalan alle tulevalle paksulle filmivanerille on oma virallinen lokerosa, josta sen saa näppärästi esiin

→ Turvallisuus ja ergonomia ovat olleet alusta asti mukana kärryn teossa.



ten eri traktoreillakin sitä on tullut vedettyä ja heidän kommenttinsa ovat olleet voittopuolisesti myönteisiä. ”Minä olen sanonut kavereille, että antakaa palautetta, etenkin parannusehdotuksia kaivataan. Yhdessä käyttämällä ja testaamalla tuotetta on mahdollista kehittää entistä paremmaksi, kertoo Olavi Lehmonen.

Kärrestä olisi saanut 30 senttiä matalammankin, mutta silloin jousituksesta olisi pitänyt luopua. Jousitettuihin kärriihin ja nopeisiin, 50 km/h kulkeviin-tractoreihin tottuneelle tämä ei tullut kysymykseen. Kärryn etummaisessa akselissa on jarrut ja se tuntuu riittävän. Suunnitelmissa on asentaa takimmaiselle akselille painatussylinteri, jolla aisapainoa saadaan lisättyä jyrkissä mäissä ja hankalissa paikoissa. ■

Kärryllä on ajettu paljon muitakin kuin paaleja. Pitkä lava mahdollistaa erikoisempienkin tavaroiden turvallisen kuljetuksen. Lavan reunan sisäpuolella on pienet neliöholkit valmiina, jos vaikka joskus tulisi mieleen asentaa kärryn laidat - Loppuun asti ajateltu asia tämäkin. ■